

EL ISLEÑO

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION: En Palma, imprenta de Gelabert. En Madrid, D. Matías Mascardo. En Iziza, D. Joaquín Cicer.

PRECIOS DE SUSCRICION: En Mallorca, 19 rs. vn. al mes. En los demás puntos de la isla 12 rs. idem, franco de porte.

CORTES.

SENADO.

PRESIDENCIA DEL ESELENTISIMO SEÑOR MARQUES DEL DUERO.

Se abrió a las dos y cuarenta minutos, y leída el acta de la anterior, fué aprobada.

Interpelación del Sr. Alcalá Galiano.

El señor ministro de HACIENDA (Salaverria). Estoy dispuesto a contestar a la interpelación del señor Alcalá Galiano, sobre concesión de pensiones.

El Sr. ALCALA GALIANO: No ignora el senado que hace días corre en conversaciones particulares una queja sobre el abuso con que esas pensiones se vienen concediendo, queja, señores, muy fundada, pues esos proyectos de ley se repiten con demasiada frecuencia sin venir del gobierno de S. M. Conozco que su origen está en la iniciativa que la Constitución concede, y respeto a los individuos de ambos cuerpos legisladores, pero esa misma iniciativa, ¿no está consignada en todas las Constituciones?

Y acaso se ha visto hasta estos últimos tiempos que se concedan esas pensiones sin ser propuestas por el gobierno? No es verdad, ni eso sucede en Inglaterra, donde la cámara de los comunes tiene los cordones del bolsillo, según allí se dice, pero sin abusar de ese derecho por lo mismo de haber allí costumbres. Pues bien, el gobierno de S. M. debe ayudar a que se creen esas costumbres entre nosotros.

El señor ministro de HACIENDA: El señor Alcalá Galiano ha buscado en la personalidad del gobierno, un como editor que responda de actos que no son suyos; actos que no merecen tampoco el juicio que su señoría ha hecho de ellos, siendo como son decisiones de los cuerpos colegisladores, por lo cual, no puedo menos de protestar contra ese modo de ver, como individuo que soy del gobierno y de una de las cámaras.

El Sr. ALCALA GALIANO: El señor ministro no ha presentado mis argumentos de la manera que yo lo he dicho. Yo no he dicho que el gobierno tenga una mayoría sumisa; lo que yo he dicho y sostengo es que el gobierno debe tomar parte en todas las cuestiones importantes como lo son principalmente las que afectan a los gastos públicos, sin que por eso pueda entenderse haber yo dicho que los individuos de los cuerpos colegisladores se escuden, quiero esto decir, que todo lo que hacen los cuerpos colegisladores lleva el sello del acierto? No, y por eso voto, como votamos muchos, en la minoría.

El señor presidente del CONSEJO DE MINISTROS (duque de Tetuan). El señor Alcalá Galiano, que no ha impugnado las pensiones cuando debía o podía hacerlo, ha querido dar hoy una lección a los cuerpos colegisladores. (El señor Alcalá Galiano.—Se equivoca su señoría.) Me sostengo en lo dicho. (El señor Alcalá Galiano.—su señoría se sostendrá en lo dicho; pero yo le demostraré que se equivoca.) Como ducho en las lides parlamentarias, sabe su señoría que no debe interrumpirse a nadie en el uso de su derecho.

El Sr. ALCALA GALIANO: El senado ha visto el espíritu de conciliación que ha acompañado a mis primeras palabras, y por lo tanto no está justificado el ataque que me ha dirigido el señor presidente del consejo de ministros; ataque inútil por otra parte en lo que a mí concierne, pues anciano y todo como soy, ni me intimida en este puesto el poder de su señoría, ni su sonrisa me turba, ni su ceño me amedrenta.

El señor presidente del CONSEJO DE MINISTROS: Es deplorable la situación de las ministros. No atacan, pero se defienden; y entonces se dice que eso no es permitido, que

fallan al decoro de estos cuerpos.

El Sr. ALCALA GALIANO: Repito que no he atacado al ministerio; por lo demás, el señor presidente del Consejo de ministros no ha atacado tampoco al senado, sino solamente a un senador, cuya voz ha querido ahogar.

El Sr. PRESIDENTE: Queda terminado este incidente. Como al orden obrar así, ocupado en seguida la tribuna el señor Torre Rojas, leyó el dictamen relativo al proyecto de ley sobre conceder pensiones a las reheridas viudas y huérfanos de médicos y cirujanos, y el señor presidente anunció que se imprimiría, y se repartiría, señalándose día para su discusión.

Acto continuo se leyó por primera vez la siguiente proposición.

«Pido al senado se sirva declarar que el ministro de Gracia y Justicia desatiende sus deberes, siempre que teniendo noticia de quejas atendibles sobre la administración de justicia no somete el conocimiento y aclaración de esos hechos al tribunal correspondiente, para que si hay lugar sea efectiva la responsabilidad prescrita en el art. 10 de la Constitución del Estado, y en todos casos se conserve a la altura que merece y necesita la reputación y buen nombre de la magistratura española.»

Palacio del senado 20 de abril de 1861.—Eusebio Calonge.

ORDEN DEL DIA.

Votación definitiva del proyecto de ley concediendo al primer comandante que fué de infantería don Ramon Maestro, y en su defecto a la hija de ambos, doña Sacramento.

Verificada dicha votación, fué aprobado el referido proyecto de ley por 60 bolas blancas contra 22 negras, habiendo sido 82 el total de señores votantes, y 42 su mayoría absoluta.

El Sr. PRESIDENTE: No habiendo mas asuntos de que ocuparse la cámara, se avisará por papeletas para la primera sesión, a las tres y media de esta tarde.

Se levanta la sesión a las tres y media.

Erancas cuatro.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MARTINEZ DE LA ROSA.

Estruendo de la sesión celebrada el día 19 de abril de 1861.

Se abrió a las tres menos cuarto, con la lectura y aprobación del acta anterior.

Se dió cuenta de los nombramientos hechos por las secciones en su reunión de ayer.

Se anunció que se imprimirían y repartirían varios dictámenes de la comisión de peticiones.

ORDEN DEL DIA.

Ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas.

Continuando la discusión del voto particular, dijo el señor...

El Sr. FAGES: Tuve que interrumpir ayer mi discurso por reunirse el congreso en sesiones. Hoy procuraré concretarme lo mas posible.

Dijo el señor Madoz con referencia a mi, que admitida la idea de un tramway de Granollers a San Juan, abandonaría yo la de Rosas. No es exacto: yo admito la idea de un tramway a Granollers; pero no abandono la idea de Rosas, porque es el punto a que deben ir los carbo-

En el congreso, que expliquen las ventajas que sobre el puerto de Barcelona tiene el de Rosas, siempre que se le dote de las mismas condiciones fiscales que Barcelona tiene.

El Sr. GRANDALLANA: No habia pensado tomar parte en este debate; estaba conforme

con el voto particular, y creia que las justas observaciones del señor Fages, con respecto a la cámara, la cuestión que hoy se debate no es puramente catalana, es española. Se trata de subvencionar un ferrocarril de San Juan de las Abadesas a un puerto del Mediterráneo, y se designa el de Barcelona. El puerto de Barcelona, por su dificultad en tomarlo, por su poco fondo, por sus frecuentes averías con los vientos del Ely y del S., aleja de esta gran parte del comercio. El puerto de Rosas, por el contrario, es de gran fondo, y pueden atracar los buques hasta cargar el carbón, tomándolo de los mismos vagones. Estos lo que importa que decir en contestación a la alusión que me ha hecho el señor Fages.

El Sr. MADOZ: Cuando el señor Fages ha nombrado al señor Grandallana, ya he comprendido que era asunto conveniente dudar estas explicaciones. Si S. S. tendría razón si se trataba de un puerto de refugio; pero no la tiene, tratándose, como se trata, de un puerto de comercio que se está mejorando, y para cuya mejora se ha votado una ley.

El Sr. FAGES: S. S. comparó tramway por Girona con tramway por Granollers, como que no comparó, fué tramway por Girona con ferrocarril por Granollers.

Por lo demás, el camino de Rosas se hará cuando el gobierno permita los estudios, si es

El Sr. MADOZ: No llega a 40 rs. el coste del carbón por la vía férrea de Granollers, de modo que aun en este terreno tengo la ventaja sobre el tramway por Girona.

ma de la justicia del voto particular, que haría traición a mi conciencia y a convicciones si no rogara al congreso que me loyesse y el con-

El voto del señor Ugarte tiene por punto capital el completar los estudios de las vías que al parecer se disputan la competencia. Por lo que ha dicho el señor Madoz, ó no se ha comprendido nuestro pensamiento, ó no se ha presentado tal como nosotros lo tenemos. No hay aquí competencia de Manresa y de Rosas, ni de Berga; nosotros creemos que como menos de lo que ha de costar la línea de Granollers, se puede llevar a cabo la de Manresa, y aun hacer el tramway que ha sostenido el señor Fages. Esto es muy de considerar; cuando se trata, no solo de favorecer a Barcelona sino de alimentar las grandes líneas industriales y satisfacer los intereses del país, ¿cómo se va a aprobar un proyecto que es la aspiración de intereses de localidad?

El Sr. MADOZ: Será breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era mas corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la mas larga. S. S. ha dicho que el señor Perera da a esta línea 80 kilómetros, pero que S. S. cree que no pasará de 76. Yo puedo enseñar a S. S. documentos del señor Perera en que pone 82 kilómetros.

El señor Paz y yo no discutimos en la cuestión de tramway. Por qué sistema quiere hacer S. S. el camino de hierro? No hay sino decir que el camino ha de atravesar los partidos de Berga y Manresa, para sospechar que acaso se veía el señor Perera obligado a adoptar el sistema Arnoux para su ferrocarril.

El Sr. TORRECILLA: El señor Paz ha hecho alusión al distrito de Berga que representó, estableciendo comparaciones entre la línea de Granollers y la de Manresa. Debo manifestar, que las ventajas que ofrece la línea de Manresa, nunca serían tales como si se prolongase esta vía hasta Berga. Voy a desvanecer otra alusión. El señor Madoz parece que conceptúa imposible prolongar la vía de Manresa a Berga; debo decir, que si es posible la línea de Granollers a Vich, no puede ser imposible la de Berga a Manresa. Son incalculables las ventajas de esta prolongación. En el distrito de Berga hay una cuenca carbo-

El Sr. MADOZ: Cuando el señor Fages ha nombrado al señor Grandallana, ya he comprendido que era asunto conveniente dudar estas explicaciones. Si S. S. tendría razón si se trataba de un puerto de refugio; pero no la tiene, tratándose, como se trata, de un puerto de comercio que se está mejorando, y para cuya mejora se ha votado una ley.

El Sr. FAGES: S. S. comparó tramway por Girona con tramway por Granollers, como que no comparó, fué tramway por Girona con ferrocarril por Granollers.

Por lo demás, el camino de Rosas se hará cuando el gobierno permita los estudios, si es

El Sr. MADOZ: No llega a 40 rs. el coste del carbón por la vía férrea de Granollers, de modo que aun en este terreno tengo la ventaja sobre el tramway por Girona.

ma de la justicia del voto particular, que haría traición a mi conciencia y a convicciones si no rogara al congreso que me loyesse y el con-

El voto del señor Ugarte tiene por punto capital el completar los estudios de las vías que al parecer se disputan la competencia. Por lo que ha dicho el señor Madoz, ó no se ha comprendido nuestro pensamiento, ó no se ha presentado tal como nosotros lo tenemos. No hay aquí competencia de Manresa y de Rosas, ni de Berga; nosotros creemos que como menos de lo que ha de costar la línea de Granollers, se puede llevar a cabo la de Manresa, y aun hacer el tramway que ha sostenido el señor Fages. Esto es muy de considerar; cuando se trata, no solo de favorecer a Barcelona sino de alimentar las grandes líneas industriales y satisfacer los intereses del país, ¿cómo se va a aprobar un proyecto que es la aspiración de intereses de localidad?

El Sr. MADOZ: Será breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era mas corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la mas larga. S. S. ha dicho que el señor Perera da a esta línea 80 kilómetros, pero que S. S. cree que no pasará de 76. Yo puedo enseñar a S. S. documentos del señor Perera en que pone 82 kilómetros.

El señor Paz y yo no discutimos en la cuestión de tramway. Por qué sistema quiere hacer S. S. el camino de hierro? No hay sino decir que el camino ha de atravesar los partidos de Berga y Manresa, para sospechar que acaso se veía el señor Perera obligado a adoptar el sistema Arnoux para su ferrocarril.

El Sr. TORRECILLA: El señor Paz ha hecho alusión al distrito de Berga que representó, estableciendo comparaciones entre la línea de Granollers y la de Manresa. Debo manifestar, que las ventajas que ofrece la línea de Manresa, nunca serían tales como si se prolongase esta vía hasta Berga. Voy a desvanecer otra alusión. El señor Madoz parece que conceptúa imposible prolongar la vía de Manresa a Berga; debo decir, que si es posible la línea de Granollers a Vich, no puede ser imposible la de Berga a Manresa. Son incalculables las ventajas de esta prolongación. En el distrito de Berga hay una cuenca carbo-

El Sr. MADOZ: Cuando el señor Fages ha nombrado al señor Grandallana, ya he comprendido que era asunto conveniente dudar estas explicaciones. Si S. S. tendría razón si se trataba de un puerto de refugio; pero no la tiene, tratándose, como se trata, de un puerto de comercio que se está mejorando, y para cuya mejora se ha votado una ley.

El Sr. FAGES: S. S. comparó tramway por Girona con tramway por Granollers, como que no comparó, fué tramway por Girona con ferrocarril por Granollers.

Por lo demás, el camino de Rosas se hará cuando el gobierno permita los estudios, si es

El Sr. MADOZ: No llega a 40 rs. el coste del carbón por la vía férrea de Granollers, de modo que aun en este terreno tengo la ventaja sobre el tramway por Girona.

ma de la justicia del voto particular, que haría traición a mi conciencia y a convicciones si no rogara al congreso que me loyesse y el con-

El voto del señor Ugarte tiene por punto capital el completar los estudios de las vías que al parecer se disputan la competencia. Por lo que ha dicho el señor Madoz, ó no se ha comprendido nuestro pensamiento, ó no se ha presentado tal como nosotros lo tenemos. No hay aquí competencia de Manresa y de Rosas, ni de Berga; nosotros creemos que como menos de lo que ha de costar la línea de Granollers, se puede llevar a cabo la de Manresa, y aun hacer el tramway que ha sostenido el señor Fages. Esto es muy de considerar; cuando se trata, no solo de favorecer a Barcelona sino de alimentar las grandes líneas industriales y satisfacer los intereses del país, ¿cómo se va a aprobar un proyecto que es la aspiración de intereses de localidad?

El Sr. MADOZ: Será breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era mas corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la mas larga. S. S. ha dicho que el señor Perera da a esta línea 80 kilómetros, pero que S. S. cree que no pasará de 76. Yo puedo enseñar a S. S. documentos del señor Perera en que pone 82 kilómetros.

El señor Paz y yo no discutimos en la cuestión de tramway. Por qué sistema quiere hacer S. S. el camino de hierro? No hay sino decir que el camino ha de atravesar los partidos de Berga y Manresa, para sospechar que acaso se veía el señor Perera obligado a adoptar el sistema Arnoux para su ferrocarril.

El Sr. TORRECILLA: El señor Paz ha hecho alusión al distrito de Berga que representó, estableciendo comparaciones entre la línea de Granollers y la de Manresa. Debo manifestar, que las ventajas que ofrece la línea de Manresa, nunca serían tales como si se prolongase esta vía hasta Berga. Voy a desvanecer otra alusión. El señor Madoz parece que conceptúa imposible prolongar la vía de Manresa a Berga; debo decir, que si es posible la línea de Granollers a Vich, no puede ser imposible la de Berga a Manresa. Son incalculables las ventajas de esta prolongación. En el distrito de Berga hay una cuenca carbo-

El Sr. MADOZ: Cuando el señor Fages ha nombrado al señor Grandallana, ya he comprendido que era asunto conveniente dudar estas explicaciones. Si S. S. tendría razón si se trataba de un puerto de refugio; pero no la tiene, tratándose, como se trata, de un puerto de comercio que se está mejorando, y para cuya mejora se ha votado una ley.

El Sr. FAGES: S. S. comparó tramway por Girona con tramway por Granollers, como que no comparó, fué tramway por Girona con ferrocarril por Granollers.

Por lo demás, el camino de Rosas se hará cuando el gobierno permita los estudios, si es

El Sr. MADOZ: No llega a 40 rs. el coste del carbón por la vía férrea de Granollers, de modo que aun en este terreno tengo la ventaja sobre el tramway por Girona.

ma de la justicia del voto particular, que haría traición a mi conciencia y a convicciones si no rogara al congreso que me loyesse y el con-

El voto del señor Ugarte tiene por punto capital el completar los estudios de las vías que al parecer se disputan la competencia. Por lo que ha dicho el señor Madoz, ó no se ha comprendido nuestro pensamiento, ó no se ha presentado tal como nosotros lo tenemos. No hay aquí competencia de Manresa y de Rosas, ni de Berga; nosotros creemos que como menos de lo que ha de costar la línea de Granollers, se puede llevar a cabo la de Manresa, y aun hacer el tramway que ha sostenido el señor Fages. Esto es muy de considerar; cuando se trata, no solo de favorecer a Barcelona sino de alimentar las grandes líneas industriales y satisfacer los intereses del país, ¿cómo se va a aprobar un proyecto que es la aspiración de intereses de localidad?

El Sr. MADOZ: Será breve en mi rectificación. Me alarmé al oír a S. S. que la línea de Manresa era mas corta; después S. S. ha rectificado diciendo que hasta Barcelona es la mas larga. S. S. ha dicho que el señor Perera da a esta línea 80 kilómetros, pero que S. S. cree que no pasará de 76. Yo puedo enseñar a S. S. documentos del señor Perera en que pone 82 kilómetros.

El señor Paz y yo no discutimos en la cuestión de tramway. Por qué sistema quiere hacer S. S. el camino de hierro? No hay sino decir que el camino ha de atravesar los partidos de Berga y Manresa, para sospechar que acaso se veía el señor Perera obligado a adoptar el sistema Arnoux para su ferrocarril.

El Sr. TORRECILLA: El señor Paz ha hecho alusión al distrito de Berga que representó, estableciendo comparaciones entre la línea de Granollers y la de Manresa. Debo manifestar, que las ventajas que ofrece la línea de Manresa, nunca serían tales como si se prolongase esta vía hasta Berga. Voy a desvanecer otra alusión. El señor Madoz parece que conceptúa imposible prolongar la vía de Manresa a Berga; debo decir, que si es posible la línea de Granollers a Vich, no puede ser imposible la de Berga a Manresa. Son incalculables las ventajas de esta prolongación. En el distrito de Berga hay una cuenca carbo-

El Sr. MADOZ: Cuando el señor Fages ha nombrado al señor Grandallana, ya he comprendido que era asunto conveniente dudar estas explicaciones. Si S. S. tendría razón si se trataba de un puerto de refugio; pero no la tiene, tratándose, como se trata, de un puerto de comercio que se está mejorando, y para cuya mejora se ha votado una ley.

El Sr. FAGES: S. S. comparó tramway por Girona con tramway por Granollers, como que no comparó, fué tramway por Girona con ferrocarril por Granollers.

Por lo demás, el camino de Rosas se hará cuando el gobierno permita los estudios, si es

nifera de diez leguas de longitud y seis de latitud con capas de dos á diez varas de espesor. Esta vía férrea....

El Sr. PRESIDENTE: Señor diputado, V. S. no puede entrar en el fondo de la cuestión.

El Sr. TORRECILLA: Seré muy breve; esta vía se aproxima á las minas de Cardona cerca de dos horas. Si se trata de proporcionar carbon en el mar, natural es que se atienda también á la cuenca de Berga; en este distrito hay también multitud de maderas de construcción que se hallan estancadas por falta de transporte; y las consideraciones de pacificación del país que ha espuesto el señor Madoz, son también muy aplicables á Berga.

El Sr. FORGAS: He sido aludido por el señor Madoz y el señor Fagés, y debo declarar que todos los diputados de la provincia de Gerona, naturales de la misma, estamos completamente de acuerdo en el modo de comprender la explotación de los carbonos de San Juan de las Abadesas.

El Sr. MADÓZ: Yo deseo que se ponga de acuerdo la diputación á Cortes de Gerona con la diputación provincial, que dice que en Barcelona se consumirán las tres cuartas partes del carbon que produzcan las minas.

El Sr. FORGAS: Eso no es más que una hipótesis.

Leído de nuevo el voto particular, y puesto á votación, fué desechado en votación nominal por 94 votos contra 33.

Consultado el congreso, acordó reunirse en sesiones después de la sesión del día siguiente.

Se leyeron dos enmiendas y una adición al dictamen de la mayoría que pasaron á la comisión.

Leído el dictamen de la mayoría, y puesto á discusión en su totalidad, dijo:

El Sr. NUÑEZ DE PRADO: No tema el congreso que le molesto mucho; voy solo á hacer dos ligeras observaciones.

Según la ley de ferro-carriles, no pueden subvencionarse dos líneas de servicio general, y no siendo esta, no pueden ser subvencionadas sin variar la ley de ferro-carriles. Tanto es así, que para que pudieran subvencionarse estas líneas que explotan cuencas carboníferas se ha presentado en el senado, y está pendiente de discusión en este cuerpo un proyecto de ley, y por consiguiente, parece que no deberá aprobarse este sino cuando sea ley el general de cuencas carboníferas. La ley general porque ya se han concedido varias líneas, y es difícil compaginar todas estas concesiones en una ley general. Pues bien, señores, cuantos más casos particulares haya, más difícil será hacer esa ley, y creo que por lo mismo no debería aprobarse hoy este proyecto.

El señor ministro de FOMENTO: La primera dificultad que se ha ofrecido al señor Nuñez de Prado es si hay autoridad bastante en las cortes para subvencionar este ferro-carril, porque dice S. S. que no pueden subvencionarse más líneas que las del servicio general, y por lo tanto, no se puede subvencionar la línea de que nos ocupamos. Yo creo que líneas de servicio general son todas aquellas que resulten beneficios á los pueblos, aunque ofrezcan también ventajas á los particulares. Y puede haber una cosa más útil que favorecer la explotación de los carbonos, que es el principal agente de la industria? Solo estando á bajo precio el carbon podrá adelantar nuestra industria, y por consiguiente, una vía que se dirija á este objeto es de inmensa utilidad para el Estado, y puede considerarse como de servicio público. Y bien sabe el señor Nuñez de Prado que este mismo pensamiento era el que tenían las Cortes Constituyentes, porque aquel Parlamento aumentó la subvención del ferro-carril de Langreo, que es esencialmente carbonífero. Quede, pues, sentado, que esta clase de vías pueden ser consideradas como de servicio general.

El Sr. FIGUEROLA: La comisión tiene el deber de contestar al señor Nuñez de Prado; pero como tiene también el de ser sobria por el cansancio del congreso, solo diré á S. S. que el primer camino de hierro que se ha subvencionado en España, ha sido precisamente un ferro-carril carbonero.

El Sr. NUÑEZ DE PRADO: Yo no he dicho que no pueda ser subvencionado un ferro-carril carbonero, sino que no puede serlo por la ley de ferro-carriles. Ese á que S. S. han aludido se habían concedido mucho antes de la publicación de esta ley.

El señor ministro de FOMENTO: Es muy extraño, señores, que la primera vez que se ha instruido un expediente para marcar la subvención de un ferro-carril, venga á hacerse un cargo al ministro por haber procedido de esta manera.

El Sr. NUÑEZ DE PRADO: Las Cortes constituyentes no subvencionaron el ferro-carril de Gijón á Langreo; lo que hicieron únicamente fué variar la forma de la que ya tenía concedida; por consiguiente el caso no es el mismo que nos hallamos hoy.

Respecto á expediente, no es esto lo que se necesita para la subvención, sino estudios, y en este caso no los hay.

El Sr. UGARTE: He pedido la palabra solo al oír decir al señor ministro de Fomento que es muy difícil el cálculo de las subvenciones, y esto lo decía S. S. para atenuar la falta de estudios que hay en este proyecto relativos á subvención. Y yo digo á S. S., que si no se hacen cálculos para lo difícil, ¿para qué se han de hacer?

El Sr. FIGUEROLA: Las observaciones del señor Ugarte no tienen gran fuerza. Se han hecho esos cálculos para determinar la subvención que se ha de dar al camino; pero como S. S. comprende con cálculos y todo es muy difícil marcar esa subvención.

Suspendida la discusión, se leyeron y quedaron sobre la mesa los dictámenes relativos á los casos de reelección de los señores Ramirez, Rios Rosas (don Francisco) y Bayarri.

El Sr. PRESIDENTE (Monares): Orden del día para mañana: Peticiones, los dictámenes que han quedado sobre la mesa, y la discusión pendiente.

Se levanta la sesión, Erán las seis y media.

Del *Diario de Barcelona* copiamos lo siguiente:

EL TRATADO DE GUAD-RAS.

La cuestión de Marruecos ha vuelto á suscitarse entre nosotros de algun tiempo á esta parte y hasta se le ha querido dar por ciertas personas una importancia que no tiene. Lo hemos dicho repetidísimas veces: España no fué al África ni se impuso los sacrificios de una guerra exterior en un país poco menos que salvaje por cuestión de intereses, sino de honra. Un pueblo ignorante y fanático se había atrevido á arrastrar por el suelo el escudo de armas que representaba allí el emblema de Castilla. Después de este hecho escandaloso era preciso que los hijos de esta nación pundonorosa fueran allí á levantar aquel emblema tan digno de respeto.

España dejó suficientemente vengado aquel torpe atentado en su marcha gloriosa y triunfante desde el Otero hasta Guad-Ras. La nación no podía aspirar á una satisfacción mas completa que la que obtuviera al día siguiente de una gran victoria, cuando al ir á continuar el ejército su marcha á través de la fortificación natural mas formidable en la cual un puñado de hombres, menos abatidos que nuestros enemigos podrian esperar restablecer el equilibrio de las anteriores derrotas deteniendo á nuestro ejército ó haciéndole experimentar costosas pérdidas, vió presentarse á los generales parlamentarios del campo contrario para suplicar al jefe vencedor y decirle: «Dedente: á pesar de estos riesgos cubiertos de maleza que tenemos á nuestra retaguardia, á pesar de ese desfiladero encajonado entre dos escarpadas cordilleras en donde tus soldados solo podrán pasar uno á uno, á pesar de que embaraza tu marcha un convoy inmenso que debe atravesar una garganta escabrosa difícil para el hombre mismo, no nos sentimos capaces de resistirte, y aquí, en campo abierto, al pie del desfiladero de Fondak, en este punto tan bueno al menos como el que inspiró tanto valor y confianza á Leonidas, venimos á decirte que nos sometemos á todas vuestras condiciones y á implorar la generosidad de esa misma nación que ofendimos.» Este fué el verdadero triunfo para España, y en aquel momento terminó para ella la cuestión de honra.

Desde que la civilización y el respeto que se debe á los pueblos anuló el derecho de conquista, las naciones que se han visto provocadas á una guerra han tratado de indemnizarse pecuniariamente ó por medio de tratados políticos ó comerciales ventajosos, ya que en cambio de los sacrificios hechos no han podido quedarse con todo ó una parte de territorio del vencido. Además, como en los tiempos modernos la opinión pública de un pueblo entra por mucho en una declaración de guerra, la indemnización pecuniaria es una especie de castigo impuesto á una nación entera en cambio de la influencia que la mayoría de sus individuos ha ejercido en las decisiones del gobierno. Y esa influencia de los pueblos es hoy tan cierta que el mismo Emperador de Marruecos tuvo que ceder á los deseos unánimes de guerra á pesar de ser es-

tos manifestados por unos súbditos sobre quienes manda de la manera mas despótica. Por eso debemos considerar la indemnización por la guerra de Africa como una cláusula enteramente separada de la cuestión de honra, y mirarla como un castigo pecuniario impuesto á los marroquíes en general, castigo cuyo rigor podemos atenuar según las disculpas que dé á la nación española el gobierno de un imperio pobre, sin rentas, sin Hacienda, sin administración, sin nada de lo que contribuye á la riqueza pública en un Estado.

El gobierno, al conceder la paz al Emperador de Marruecos puso por condicion esa indemnización pecuniaria justa, aunque crecida, condicion que cualquier Estado de Europa con todas las ventajas de una Administración bien montada hubiera encontrado difícil de aprontar en un corto período de tiempo. El gobierno al exigir esa contribucion de guerra á Marruecos tuvo presente sin duda la fama que gozaba, no solamente en nuestro país, sino en toda Europa, ese fabuloso tesoro de Mequinez. En efecto, para los habitantes de un pueblo que no conoce los valores que ha creado la sociedad moderna, que no comprende que un pequeño rollo de billetes que se lleva en el bolsillo representa un tesoro, algunos centenares de cajones de plata guardados misteriosamente en los sótanos del palacio de Mequinez debieron parecerles el *non plus ultra* de la riqueza. Pero el día que la necesidad ha obligado á contar ese tesoro se ha visto que no guardaba proporcion con las exageradas ponderaciones que de él se habían hecho.

Es indudable, y todas las noticias están contestes en asegurarlo, que el gobierno marroquí se encontró con grandes dificultades para reunir dinero desde el primer día que tuvo que empezar á realizar el pago de la indemnización; es también cierto que el Emperador de Marruecos y sobre todo Muley-el-Abbas, han querido cumplir sus compromisos con España hasta apelando á un contrato con una casa rica de Inglaterra, cosa desusada en el país. Ninguna duda puede quedarnos de que algunos meses atrás el gobierno marroquí entabló con dicho objeto negociaciones con la casa de Rothschild, si esas negociaciones no llegaron á buen término, ora fuese porque el banquero inglés no hallase suficiente garantía por su empréstito, ora porque el gobierno británico influyese para que no se efectuase aquel contrato, ese paso del gobierno marroquí es una

Ahora bien, si después de fracasar aquella negociación hubo necesidad de conceder un nuevo plazo por la imposibilidad que subsiste todavía y hace necesaria próroga, lo mas conveniente para la nación es que el gobierno la conceda, con tal que esté convencida de que la falta de cumplimiento de lo estipulado en el tratado de paz no procede de mala fé, sino que reconoce por causa el estado de atraso y pobreza del imperio. Y el gobierno de una nación próspera, como lo es hoy día España, está hasta en el deber de no negar un respiro á un deudor de buena fé, pero pobre; pues si en la sociedad se mira con repugnancia á una persona opulenta que requiere la fuerza de la ley contra el hombre honrado que por su mala situación respecto á intereses se le presenta á suplicar una próroga para su deuda, mas resaltaría esa crueldad ejercida de nación á nación. No quisiéramos que la generosa España pudiera ser tildada por nadie de avara ó desconsiderada en una cuestión de intereses.

Por nuestra parte, no atendiendo mas que á lo que puede convenir al país, deseamos ver llegado el momento en que nuestro ejército de ocupación regrese á la Península, y esto debería hacerlo el gobierno, satisfagan ó no los marroquíes el completo de los 200 millones que han de entregarnos para todo mayor con tal que el Emperador de Marruecos ofrezca garantías aceptables para la entrega del resto de la indemnización, sin que estas garantías tengan por base el tiempo, sino la seguridad del pago, siquiera deba prolongarse mas de lo estipulado. Hé aquí en lo que se funda este deseo.

Siempre hemos creído á Tetuan como un punto de escasa importancia estratégicamente considerado, cuya ocupación amenaza menos la capital ni ningún punto notable del imperio que perjudica exclusivamente á los habitantes de aquella localidad; y ha venido á confirmarnos recientemente en nuestra antigua opinión acerca de este asunto la vista de un trabajo topográfico hecho por el ilustrado ingeniero francés M. Le Belley, quien con su hijo, de muy corta edad, siguió las operaciones del ejército expedicionario de Africa tomando parte en diferentes combates al lado de nuestros soldados. El trabajo de M. Le Belley representa la base del triángulo formado por Tetuan, Tánger y Ceuta en una zona de cinco kilóme-

tros de ancho sobre sesenta y cuatro de estension. M. Le Belley logró levantar este plano topográfico á costa de mil privaciones y peligros, empezando por tener que establecerse algunos meses, como médico, en medio de aquellas tribus salvajes cuyo traje y costumbres tuvo que adoptar. A pesar del respeto con que miran los moros á las personas extrañas que entre ellos ejercen la medicina, su carácter receloso y desconfiado obligó á M. Le Belley á hacer sus estudios sin poder emplear los instrumentos necesarios en esta clase de trabajos; pero á juzgar por la exactitud de la parte que conocemos de aquel país, el plano de M. Le Belley es una obra útil y bien acabada, la cual presentó al duque de Tetuan para que figurase en la Academia de Ciencias militares, y como una muestra de las simpatías que el autor tiene para con la nación española. Como una cosa nueva, y para dar á nuestros lectores una pequeña idea de los grandes obstáculos que nuestro sufrido y valiente ejército hubiera tenido que vencer en su travesía de Tetuan á Tánger, describiremos sucintamente el camino que separa estas dos ciudades, en vista del examen que hemos podido hacer del plano de M. Le Belley.

La distancia desde la desembocadura del rio Martin á Tánger en el 16 kilómetros contadas las sinuosidades del camino. Cuando el general en jefe recibió la comision de Muley-el-Abbas que se presentó á decirle que este príncipe aceptaba las condiciones del tratado de paz, el ejército español se encontraba á veinte y un kilómetros hacia el interior. Un kilómetro mas allá daba comienzo el desfiladero, de 3 kilómetros, que conduce al Fondak, camino que serpentea por entre dos montañas empinadas, cuyas cúspides parecen tocarse. Terminado este desfiladero se entra en el Fondak, vasto barranco quebrado y lleno de maleza que forma una especie de anfiteatro de cinco kilómetros de longitud sobre uno de anchura. Lo que hace mas difícil el paso de este barranco, es que en el centro de él, por donde pasa la senda, se encuentra un monte aislado, encarpado y lleno de matorral; que parece una fortaleza natural levantada allí para cerrar el paso á un ejército. En este sitio solo puede marchar un hombre de frente, y en muchos parajes el camino es una escalinata cuyas gradas fueron abiertas sobre la roca viva, y por las cuales las acemilas cargadas trepan con mucha dificultad. Al extremo de este barranco se encuentra la casa que lleva el nombre del Fondak, patio cuadrado con pórticos en donde pernoctan los que transitan por este camino. La casa del Fondak es el punto intermedio, á mitad de distancia desde el rio Martin á Tánger.

El desfiladero del Fondak, que mide diez kilómetros desde la entrada á la salida, contando las sinuosidades, es solo flanqueable por la izquierda; pero no por eso el paso es menos difícil, puesto que las posiciones se van dominando unas á otras sucesivamente hasta una gran distancia. La artillería rodada, auxiliada por los trabajos de los ingenieros, podría llegar hasta el sitio llamado de los Olivos, á tres kilómetros mas allá de donde estuvo nuestro ejército.

A la salida del Fondak, que está en el kilómetro 32, el camino se despeja algun tanto por una pendiente bastante rápida, hasta la fuente de Aíaho-Dida, distante un kilómetro de la casa de refugio; después la senda continúa durante tres kilómetros por entre tupidos matorrales por la vertiente occidental de la cordillera de la izquierda. Al llegar al kilómetro 41 hasta el 56 el camino está cortado en diferentes partes por ramificaciones de las montañas de Anghera; además se encuentran varios arroyos, sin ningún puente, siendo los mas notables el Guad-el-Quir, el Guad-el-Fel, El-Hesif, y los rios Moga y el Suani, obstáculos que cortan el camino de Tánger y que pueden ofrecer grandes recursos para una defensa. Después el camino hasta dicha ciudad continúa por una llanura espaciosa que ningún abrigo ofrece al enemigo.

Hé aquí el terreno que tenía que salvar nuestro ejército, sino se hubiera hecho la paz, embarazado con un convoy inmenso y con el gran número de heridos que le hubiesen ocasionado los combates sucesivos. Cuántas glorias, pero cuántas pérdidas también, aguardaban á nuestros soldados en ese difícil paso que puede considerarse como las Termópilas del Norte de Africa! Y sin embargo, después de tantos peligros y fatigas no nos esperaban en Tánger mejores condiciones que las que obtuvimos en Guad-Ras, pues los marroquíes dieron todo y quizá mas de lo que podían dar.

Vamos pues á reasumir nuestra idea indi-

cada al principio de este artículo. El gobierno debiera abandonar á Tetuan en seguida de cobrar los millones que los marroquíes nos entreguen á cuenta de los docecientos y de obtener garantías para el pago de los demás, aunque deba verificarse con lentitud, pues Tetuan no es punto militar ni estratégico. Aun cuando los marroquíes no cumplieren el tratado de paz, no es motivo para renovar una guerra en la cual nada ibamos á ganar, ni siquiera indemnización por los nuevos gastos, pues hemos visto ya la pobreza de ese imperio. El día que el gobierno español se convenza de que hay mala fé en cumplir las nuevas estipulaciones que se hagan y que el emperador de Marruecos, rehusa el satisfacer su deuda á pesar de las facilidades y prórogas concedidas para ir efectuando el pago, tenemos ya hoy suficiente escuadra para apoyar nuestras justas reclamaciones, y podemos hacer sentir á ese imperio lo que cuesta el faltar de palabra ó de obra á España, sin necesidad de conservar por mas tiempo un cuerpo de ejército en Africa que nada tiene que hacer ya allí y cuya presencia en la Península puede ser muy útil en medio de la incertidumbre que reina todavía en Europa.

El ejército de Africa ha cumplido á nuestro juicio su misión en aquel país, y la solución de la cuestión pendiente todavía con Marruecos debe hallarse tan solo en las negociaciones, apoyadas en un caso extremo por los efectos de nuestra escuadra.

J. MOLA Y MARTINEZ.

SECCION DE NOTICIAS DE MADRID.

Día 21

Segun nos escriben de Paris, con fecha 19 del corriente, habian llegado á aquella capital el general Miramon, presidente que ha sido últimamente de la república mejicana, y el señor don M. de la Peña, editor y director del periódico la *Crónica*, de Nueva York, que tantos y tan buenos servicios ha prestado á la causa española en América desde su fundación.

Habian tomado las habitaciones mas espléndidas del Gran Hotel español, situado en el boulevard de Montmartre, núm. 10, debiendo salir muy pronto para Madrid el general Miramon, para quedarse entre nosotros, y el señor Peña para hacer comprender un pensamiento que puede tener alguna influencia en América en bien de España.—El director de la *Crónica* de Nueva York pasará después un mes en Galicia al lado de su familia, hasta su regreso á Nueva York que será por Francia é Inglaterra.

Se confirma la noticia que adelantó la «Correspondencia», de que los haitianos proyectaban anexionarse á otras potencias extranjeras. Por el último vapor de las Antillas han llegado á Londres, procedentes de Haití, las personas que traen esta comision, y se han alojado en uno de los primeros hoteles de Londres, en el cual generalmente hospedan príncipes y grandes personajes. En Londres se decía que traian la misión de proponer la anexión de la república de Haití á Francia; pero de su detención en Londres deduce un periódico de aquella capital que harán propuestas al gobierno inglés para anexionarse á Inglaterra, ó cuando menos ponerse bajo su protección.

Se atribuye al gobierno español el propósito de que para la primavera próxima, en vez de 24 embarcaciones que se reúnen hoy en las costas de Africa, y que solo cuentan 240 cañones, haya una escuadra de 12 fragatas de hélice con 600 cañones, y con una representación de fuerza triple de la que hoy cuenta.

Ayer se celebró en la iglesia de San Pascual, de Aranjuez, una solemne funcion religiosa en accion de gracias por el restablecimiento de la infanta doña Concepcion, á la que asistieron SS. MM. la Reina y el Rey, el señor ministro de Estado y la alta servidumbre de SS. MM. La funcion terminó después de las cuatro de la tarde.

Palma.

LAS HERMANAS DE LA CARIDAD.

III.

Sin embargo de lo dicho en nuestro artículo

anterior, algunas jóvenes de familias nobles y poderosas fueron admitidas en la asociacion, porque presentándose con la mas pura humildad á desempeñar unos cargos á veces repugnantes, hubiérase creído tratarlas con injusticia no admitiéndolas á participar de los rudos y heroicos trabajos de las hermanas de la Caridad. El acto de abandonar sus cómodas viviendas para abrazar una vida en que existen no pocas humillaciones demostraba con harta evidencia su virtud y abnegacion para ser dignas compañeras de aquellas que habian nacido en pobre cuna.

El hábito de las hermanas de la Caridad fué desde sus principios una especie de toca ó sombrero de lienzo blanco, un cuellecito de la misma tela, jubon gris de lana y basquina igual, un rosario con un crucifijo pendiente de la cintura, medias de color de ceniza y zapatos negros. La cofia tiene un origen muy curioso. San Vicente de Paul se presentó un día en palacio con dos de las primeras hermanas de la Caridad y S. M. las convidó á comer. Una de ellas era hermosísima y el príncipe no pudo ser insensible á sus bellos atractivos. En un momento en que se sintió arrebatado, queriendo reprimir los ímpetus de su naturaleza, se levanta precipitado, toma la servilleta, y cubriendo con ella la cabeza y el rostro de la doncella exclamó: «Vicente, en lo sucesivo cubre el rostro de tus hijas».

Otra tradicion que se dice adquirida en buena fuente refiere que habiendo hallado aquel monarca en los jardines de Versalles á una de las hermanas de la Caridad, sorprendido y admirado por su hermosura le tiró su pañuelo de batista sobre la cabeza y cayó en la forma de las tocas que se han usado después.

Las jóvenes que en Francia desean ser admitidas en esta congregacion no deben pasar de veinte y seis años, han de saber leer con perfeccion y escribir medianamente, no haber pertenecido á la clase de criadas, justificar su conducta anterior, ser de familias honradas y nacidas de legítimo matrimonio. Estas cualidades que son las que deben poseer las hermanas de la Caridad son concisas, pero terminantes. En tantisimos años de experiencia durante los cuales habrás podido observar los defectos de la institucion no han sido reformados; prueban por lo mismo el acierto con que fueron dictadas y los conocimientos que tenía su fundador de la clase de trabajos y penalidades á que debían consagrarse.

Las hermanas de la Caridad hacen cuatro votos simples, á saber: de pobreza, de castidad, de obediencia y de consagrarse al servicio de los pobres.

Para tenerlas en una justa dependencia y dejarlas al mismo tiempo todo el mérito de una plena libertad, no hacen estos votos sino por un año. Cada 25 de marzo, día en que Mad. Legras los hizo por primera vez, vuelven á quedar libres, mas son pocas las que aprovechan la libertad de volverse al seno de sus familias: la facultad que se les concede para poderse retirar de la congregacion, ordinariamente no sirve mas que para estrechar con mayor fuerza los sagrados vínculos que tienen contraídos con Dios y con los pobres. El voto de pobreza no las priva de la propiedad ni de la posesion de los bienes que tuvieron antes de entrar en la congregacion ó hubieren adquirido después por cualquiera via legal. Pueden, pues, poseer bienes, pero no usar de ellos, sin la dependencia y licencia de su superior, fuera del caso de testamento en que no necesitan esta licencia. Su vida debe ser mas perfecta que la de las demás religiosas porque están espuestas á mayores peligros. Se les prohíbe el uso del cilicio y las demás austeridades del claustro, siendo su gran penitencia el seguir la vida común. En todo tiempo se levantan á las cuatro de la mañana, hacen dos veces al día oracion mental, viven con mucha frugalidad, no beben vino sino en caso de necesidad declarada por el

médico ó la superiora, y cuidan á los enfermos por su turno las noches enteras.

Reglamentada de este modo la institucion de las hermanas de la Caridad hizo rápidos progresos en Francia, en tiempos de su fundador, viniendo después en aumento de una manera prodigiosa. En el día tienen á su cuidado en el vecino imperio mas de cuatrocientos establecimientos de Beneficencia. Las hermanas se hallan establecidas en todas partes de Europa y en todas ellas se observan estrictamente los preceptos de San Vicente de Paul.

Este es el estado de las hermanas de la Caridad en Francia, cuna de su nacimiento. Allí existe una casa-noviado construida últimamente capaz de contener mas de trescientas aspirantes, á donde acuden regularmente no tan solo las francesas, sino también aquellas que tienen la misión de establecer este beneficio en cualquier punto del globo. Como los bienes que prodigan se han ido estendiendo como hemos dicho á casi todas las naciones, en nuestro artículo próximo nos ocuparemos del modo como se establecieron en España. Las hermanas de la Caridad en cualquiera poblacion se las encuentre, veneradas y respetadas, son las mismas al lado de los enfermos, desempeñando los mas penosos y repugnantes servicios y no atendiendo para nada al peligro á que su cuidado las espone, no ven mas que un solo fin, y este es salvar á los desgraciados que gimen en el lecho del dolor.

La España Médica ha publicado las siguientes líneas que reproducimos con mucho gusto.

«Tenemos á la vista el opúsculo que con el título de *Apuntes topográficos* sobre la parte del imperio marroquí que ha sido teatro de la última guerra con España, ha publicado en Palma el Sr. D. Fernando Weyler, y Laviña, subinspector, jefe de sanidad militar del primer cuerpo del ejército de Africa, conocido ya por otros trabajos análogos, que tanta reputacion le han dado en esta clase de estudios. Empieza por describir el aspecto físico y demarcacion del teatro de la guerra su estructura geológica, dando noticia de todos los minerales y fósiles allí encontrados: pasa á estudiar su vejetacion estensamente, haciendo justicia al paso de las erróneas creencias que sobre la fertilidad de ese país se han propagado, y probando que ni la belleza de su aspecto, ni su riqueza agrícola y forestal pueden sostener comparacion con las de muchísimas comarcas de España. Al estudiar el clima y la salubridad, destruye también las preocupaciones que en sentido contrario han existido, y concluye describiendo las aguas, el reino animal y las diversas razas humanas que habitan en ese país. Por vía de apéndice inserta un «Catálogo de las plantas naturales» que ha observado en Marruecos, y comprende mas de 400 géneros científicamente clasificados.

Por este breve resumen comprenderán nuestros lectores que esta obra, pequeña en su volumen, es rica en su contenido, y no podrá menos de excitar la admiracion de cuantos la lean, el que en medio del cólera y de los combates, entre penalidades sin número, se haya logrado tener tiempo y calma para consagrarse á tan serios estudios: circunstancia es esta que acrece el mérito del Sr. Weyler, á quien damos el parabien por el nuevo servicio que con su obra presta á las ciencias naturales.

Haremos notar, antes de concluir, que con esta son ya tres las obras que á propósito de la guerra de Africa, han salido del cuerpo de sanidad militar, y que estas son las primeras científicas á que aquella ha dado origen hasta ahora.»

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del día de mañana.

SS. CORPUS CHRISTI

SAN FERNANDO, REY DE ESPAÑA.

CULTOS SAGRADOS.

Mañana jueves, en la iglesia de San Francisco de Asís, á las cinco de la tarde se empezará la trece de San Antonio de Padua. Los días de trabajo será al anochece.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 4 hs. 35 ms.

Pónese... á las... 7 » 20 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio día verdadero.

Las 11 hs. 57 ms. 3 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de día para mañana: el comandante graduado capitán del regimiento infanteria de Luchana, don Ignacio Romay.

Parada: Luchana.

Hospital y provisiones: el batallón provincial de Mallorca.

El T. C. S. M. Benito de Amores.

ACADEMIA DE MEDICINA Y CIRUJA.

DE LAS BALEARES.

Esta academia vacunará gratuitamente á todas las personas que se presenten al efecto en el edificio de Montesión á las once de la mañana de los días 30 y 31 del corriente mes. Los interesados manifestarán el nombre y apellido del que ha de ser vacunado, y la calle, el número de la casa y la manzana donde vive, los vacunados y los revacunados en la semana anterior procurarán concurrir. Palma 29 de mayo de 1861.—P. A. D. L. Academia.—José Enseñat, secretario de gobierno.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Día 28.

De Philippeville en 9 días land San Antonio, de 20 toneladas, patron Juan Serra, con 4 marineros y habas.

De idem en 6 días idem San Jose, de 37 toneladas, pat. Pedro Bosch, con 5 mar., un pasajero y lastre.

De Salabrena en 8 días idem San Rafael, de 20 toneladas, pat. Sebastian Pujol, con 5 mar.; un pasajero y lastre.

IDEM DESPACHADAS.

Día 28.

Pat. Francisco Caldero, con 5 marineros y pasajeros.

Para Genova jueves Tercera Dolores, de 30 toneladas, prt. Juan Carbonell, con 11 mar., un pasajero, café y efectos; inviolable.

Para Bona land San Antonio de 33 toneladas, patron Nicolas Company, con 7 marineros, vino é idem.

Para idem idem Emilio, de 27 toneladas, patron Juan Moll, con 5 mar. y naranjas.

Por todo lo que va sin firma,
P. J. GELABERT Y POL.

TEATRO DEL PRINCIPE DE ASTURIAS.

FUNCION PARA HOY MIÉRCOLES 29 DEL ACTUAL.

Se volverá á poner en escena la grandiosa zarzuela de espectáculo en 4 actos, original de don Luis Olona y música de don Joaquín Gaztambide, que tantos aplausos ha merecido del público de esta capital, con el título:

LOS MAGYARES.

Entrada general 3 rs. Al paraiso 2 rs.
Butacas... 4 rs.

A las 8 1/2.

Gran café del Universo,

calle de las Monjas de la Misericordia.

Gran funcion para hoy miércoles 29 del corriente

A BENEFICIO DE D. BRUNO CASAL.

La acreditada zarzuela andaluza en 2 actos

EL TIO PALIQUE.

El papel de Angelia esta confiado á doña Manuela Torres.

NOTA: Después de la funcion, habrá baile público.

See also 104-107